Die
Eisenbahnverbindung
zwischen
Zwickau und dem Obererzgebirge
als Mittel
gegen den Verfall der dasigen Eisenindustrie.

Von

F. C. Freiherr von Beust,
Königl. Sächs. Oberberghauptmann.

Freiberg.
Verlag von J. G. Engelhardt.
1852.

Unter denjenigen Industriezweigen, welche mit der Culturgeschichte von Sachsen innig verwachsen sind, nimmt das Eisenhüttenwesen eine der ersten Stellen ein.

Ein großer Theil des Erzgebirges und Voigtlandes ist dadurch in früheren Jahrhunderten recht eigentlich cultivirt worden, indem der Ueberfluß des, in jenen Gegenden damals fast werthlosen, Holzes durch die Verhüttung der, in großer Menge und Mannichfaltigkeit vorhandenen, größtentheils vortrefflichen, Eisenerze eine angemessene Verwerthung fand und auf dem Boden dieser Industrie eine betriebsame, kräftige Bevölkerung erwuchs, welche einen festen Anhaltepunkt für die Entwickelung anderer, landwirthschaftlicher und gewerblicher Bevölkerungen zu bieten vermochte. Dabei verbürgte der ausgezeichnete Ruf der obererzgebirgischen Eisenwaaren diesem Industriezweige lange Zeit hindurch eine sichere Existenz. Jene glücklichen Zeiten sind jetzt längst vorüber. Die fortwährende Werthssteigerung des Holzes, verbunden mit dem Andrange einer, selbst durch verhältnißmäßig hohe Schutzzölle nur wenig beschränkten, Concurrenz haben das Eisenhüttengewerbe in Sachsen, ganz besonders in dem ursprünglichen Centralpunkte desselben, dem westlichen Obererzgebirge, einer Krise entgegengeführt, deren Ausgang nicht lange

mehr auf sich warten lassen kann. Man ist nachgerade bei der Frage angekommen:

ob das Gewerbe aufhören oder in höherer Blüthe als jemals sich entwickeln soll?

Mag eine solche Auffassung Manchem vielleicht als zu schroff erscheinen, es ist gleichwohl die einzige, welche zu einer klaren Erkenntniß der Verhältnisse und zu einer allein erschöpfenden, gründlichen Abhülfe führen kann.

Es bedarf hier nicht der Erinnerung daran, daß alle bisher ergriffenen Palliativmittel, wie die von der Staatsregierung gewährten Holzpreisremisse und die mancherlei recht achtbaren Verbesserungsbestrebungen einzelner Werksbesitzer keinen anderen Erfolg gehabt haben, als einen Zustand zu verlängern, den man im Vergleich mit vielen anderen Eisenhüttendistrikten, selbst in Deutschland, eigentlich nur als ein Siechthum bezeichnen kann; viel drohender und gewichtiger ist die Mahnung der nahen Zukunft. Man täusche sich darüber nicht: Unsere Eisenconsumenten aller Art in Deutschland wissen zu genau, welcher große Unterschied in den deutschen Eisenpreisen gegen England und Belgien besteht, und die massenhafte Verwendung des Eisens in den Gewerben ist zu wichtig geworden, als daß nicht die äußersten Anstrengungen gemacht werden sollten, um wohlfeileres Eisen zu erhalten! Hoffen wir zur Ehre von Deutschland, daß dieses Ziel nicht durch leichtsinniges Preisgeben einer der ältesten und wichtigsten deutschen Industrieen, sondern durch die großartigste Entwickelung der inneren Concurrenz möge erreicht werden; erreichen wird man es, so wahr man in England wohlfeiles Getreide erlangt hat. Vergeblich beruft man sich auf die bessere Qualität des Holzkohlen-

eisens; die Thatsache ist richtig, aber ihr Einfluß hat seine Grenzen und diese Grenzen werden unbedingt überschritten durch die Differenz in dem dermaligen Erzeugungspreise des sächsischen Holzkohleneisens und der mit ihm concurrirenden, besseren Eisensorten, die bei Kokes und Steinkohlen erzeugt sind.

Wo nicht ganz eigenthümlich günstige Lokalverhältnisse eine Ausnahme begründen, ist massenhafte Erzeugung dermalen die unerläßliche Bedingung des gedeihlichen Bestehens für jedes Geschäft; diesem Gesetze kann sich Niemand entziehen. Nun ist aber eine, nur einigermaßen bedeutende, Ausdehnung der sächsischen Eisenindustrie auf deren jetziger Grundlage bei Holzkohlen rein unmöglich, weil, abgesehen von der Unverhältnißmäßigkeit des Preises, das Brennmaterial in der erforderlichen Menge gar nicht zu beschaffen wäre; nothwendige Folge dieser gezwungenen Einschränkung: theuere Erze, theurer Betrieb in jeder Hinsicht, kleinlicher Geschäftsumfang, und in logischer Consequenz: Aufhören des Geschäftes, sobald die Stöße von außen nur einigermaßen noch stärker werden. Es bleibt allemal und unter allen Umständen sehr traurig, eine solche extreme Wahrheit aussprechen zu müssen, wenn es sich darum handelt, einem, an sich schon in keiner Weise begünstigten, Landestheile einen seiner ältesten und naturgemäßesten Erwerbszweige entrissen zu sehen; aber ein wahrer Jammer ist es, wenn ein solches Vernichtungswort ausgesprochen werden soll, wo die herrlichsten Naturkräfte vorhanden sind, um statt des Todes das kräftigste Leben zur Entwickelung zu bringen. In der That, es läßt sich dies nur mit dem Gefühl vergleichen, womit eine tapfere, siegesfähige Armee die Waffen strecken muß, weil man es versäumt hat, ihr zu rechter Zeit Lebens-

mittel zuzuführen! Wer aber, der die natürlichen Verhältnisse der obererzgebirgischen Eisenindustrie näher kennt, vermöchte eines ähnlichen Gefühls sich zu erwehren, wenn er das Schwert der Vernichtung mit raschem Falle auf sie herabgleiten sieht? Colossale Lagerstätten der schönsten Eisenerze, um welche England uns beneiden würde, an vielen Orten sehr namhafte Wasserkräfte und in 4 bis 5 Meilen Entfernung, ohne irgend erhebliche Terrainhindernisse, eines der reichsten Steinkohlenbassins im Anschluß an das große Eisenbahnsystem von Nord- und Süddeutschland — Verhältnisse, welche unbedingt die Begründung einer großen Eisenindustrie hervorrufen müßten, auch wenn man eine solche nie gehabt hätte! In Nassau und im Siegener Land beschäftigt man sich dem Vernehmen nach ernstlich mit der Frage einer Eisenbahn, welche unter theilweis sehr schwierigen Terrainverhältnissen eine Länge von nahezu 20 Meilen bekommen wird, um Eisenerze und Kohlen zusammenzuführen, und wir, die Erbauer der Göltzschthalbrücke, haben noch nicht einmal daran gedacht, 5 Meilen Thalbahn für einen solchen Zweck bauen zu wollen!

Man wird in den unglücklichen Streit über Freihandel und Schutzzoll nur immer tiefer hineingerathen und nie einen versöhnenden Ausweg daraus finden, so lange man sich nicht ernstlich entschließt, der Industrie — soweit die Natur es gestattet — ganz dieselben Grundlagen zu geben, auf denen die Fabrikationen von England und Belgien zu Riesen emporgewachsen sind.

Nicht der Mangel an Intelligenz oder an guter Arbeitskraft, selbst nicht der Mangel an Kapital, wohl aber der überaus patriarchalische Zustand, in dem sich in den meisten Industriebezirken vergleichsweise die Com-

munikationen noch befinden, ist der hauptsächlichste, wo nicht der einzige Grund, warum wir in Deutschland in vielen Industriebranchen noch zu einer sehr untergeordneten Rolle verurtheilt sind. Wo in England und Belgien Kanäle und Eisenbahnen die Fabrikbezirke in den verschiedensten Richtungen durchziehen und nach allen Seiten hin die wohlfeilsten und schnellsten Verbindungen vermitteln, da sind wir im besten Falle auf Chausseen angewiesen, deren eigentliche Natur bei starker Passage und anhaltend ungünstigem Wetter bisweilen ziemlich problematisch wird. Wer aber, der in solchen Dingen nur irgend ein Wort mitsprechen will, möchte zu bestreiten wagen, daß die wohlfeilste Beschaffung der Rohmaterialien und die wohlfeilste und schnellste Beförderung der Waaren heutzutage die erste Lebensbedingung jeder Industrie sei und daß dieses Verhältniß um so mehr in den Vordergrund tritt, je niedriger die Waarenpreise und die Gewinnprocente im Allgemeinen sich gestellt haben? In England ist dieses System soweit ausgebildet, daß darauf die Möglichkeit beruhen soll, in den großen Eisenhüttenetablissements gewissermaßen ohne Betriebscapital zu arbeiten, weil man zu jeder Stunde die erforderlichen Materialien je nach dem Bedarf auf dem wohlfeilsten Wege sich zu verschaffen vermag!

Leider sind uns die Kanäle, dieses beste Communikationsmittel für schwere Frachten, durch die natürlichen Verhältnisse im sächsischen Erzgebirge versagt; mit um so größerer Energie müssen wir uns daher den Eisenbahnen zuwenden, als dem einzigen Mittel für uns, möglichst niedrige Frachtsätze zu erhalten.

Es ist wahr, man hat in Sachsen sehr viel für Eisenbahnen gethan, aber in der Hauptsache bis jetzt doch

nur in der Richtung, die beiden Hauptstädte des Landes unter sich und mit dem Auslande zu verbinden. Gerade die Industrie des Erzgebirges (mit Ausnahme des Zwickauer Kohlenbergbaues) hat davon bis jetzt so gut als gar keinen Nutzen gehabt. Welchen Erfolg die Vollendung der Chemnitz-Riesaer Bahn für die Chemnitzer Industrie haben wird, kann hier unerörtert bleiben; auf die Eisenindustrie wird sie jedenfalls mehr nachtheilig als vortheilhaft wirken. Als man bei der Begründung dieser Bahn den großen Gedanken proklamirte, Riesa zum Hafen des Erzgebirges erheben zu wollen, da versäumte man nicht, unter den zahllosen Wohlthaten, welche diese Ausführung dem Gebirge nothwendig bringen müßte, auch eine glücklichere Gestaltung der Verhältnisse für die Eisenindustrie geltend zu machen; vielleicht ist damals sogar in diesem Sinne petitionirt worden! Der Erfolg wird sicherlich nicht lange auf sich warten lassen. Sobald der Hafen, unter Mitwirkung der obergebirgischen Steuerpflichtigen, fertig ist, wird schlesisches und englisches Eisen um so und so viel Groschen billiger durch denselben in das Gebirge einlaufen und den Markt der dortigen Eisenwerke noch mehr einschnüren. Dieser Umstand könnte an sich durchaus keinen Grund gegen die Bahn abgeben, wenn dieselbe aus sonstigen Gründen wirklich nicht zu entbehren gewesen wäre, aber nachdem man, ohne alle Rücksicht gegen andere Interessen, die eine Industriebahn mit enormen Geldopfern hergestellt hat, scheint es doch in der That eben so sehr der Gerechtigkeit als einer richtigen Nationalökonomie zu entsprechen, daß man sich alles Ernstes mit der Frage befassen möge, welche andere Bahnen im Interesse solcher Industriebranchen und Bezirke nothwendig sind, denen bis jetzt nur ein negativer Antheil an dem

Eisenbahnsystem, im Wege der Steuerzahlung, vergönnt gewesen ist.

Bei dieser Erwägung möchte vor Allem ein Hauptaugenmerk darauf gerichtet werden, die Steinkohlen, welche jetzt überall das wahre Lebenselement der Industrie sind und deren Benutzung selbst für die gewöhnlichen Hausbedürfnisse unentbehrlich geworden ist, den inländischen Verbrauchern in möglichst weitem Umkreise zuzuführen. Es besteht hierunter in Sachsen bis jetzt ein sehr eigenthümliches Verhältniß. Während viel geschehen ist, um dieses hochwichtige Nationalprodukt massenweis in das Ausland zu führen, besitzen wir noch nicht eine einzige Bahnmeile, um das dichtbevölkerte, industriereiche Gebirge, an dessen Fuße die Kohlenbassins liegen, damit versorgen zu können! Und doch ist es noch nicht gar so lange her, daß man sich ernstlich mit der Frage beschäftigt hat, ob nicht die Ausfuhr den Zwickauer Kohlen im Interesse der inländischen Consumenten zu erschweren wäre, damals wo diese Ausfuhr vielleicht nicht den 10. Theil der jetzigen betrug!

Dieser Mangel an Eisenbahnverbindung zwischen den Kohlenbassins und den gewerbreichen Gebirgsgegenden tritt ganz besonders fühlbar in seiner Rückwirkung auf die Eisenindustrie des Obererzgebirges hervor.

Zuverlässig dürfte es nur wenige Gegenden in Deutschland geben, deren gesammte Verhältnisse so dringend zu einer Eisenbahnanlage auffordern als das Flußgebiet der Zwickauer Mulde und des Schwarzwassers von Zwickau bis Schwarzenberg. Eine, in der Hauptsache dem Laufe der Thäler folgende, wahrscheinlich ohne irgend erhebliche Terrainschwierigkeiten herzustellende Bahn von höchstens 5 Meilen Länge würde nicht allein den Hauptsitz der

erzgebirgischen Eisensteinförderung und des Eisenhüttenbetriebes mit den Zwickauer Kohlenschächten und der sächsisch-baierschen Eisenbahn in direkte Verbindung setzen, sondern auch in vielen anderen Beziehungen einen Frachtverkehr und gleichzeitig einen Personenverkehr vermitteln, wie man ihn außerhalb des Rayons großer Städte nur selten finden wird. Die Städte Kirchberg (oder Harkenstein), Neustädtel, Schneeberg, Aue, Lößnitz und Schwarzenberg würden mehr und weniger direkt von dieser Bahn berührt werden, während dieselbe indirekt den ganzen Verkehr aus der Gegend von Eibenstock, Johanngeorgenstadt, Annaberg, Buchholz, Schlettau, Scheibenberg, Grünhayn und Elterlein mit dem Niederlande an sich ziehen müßte.

Aber es könnte diese Linie auch in einer anderen Beziehung von besonderer Wichtigkeit werden. Nirgends vielleicht bietet sich ein tiefer gelegener und bequemerer Uebergangspunkt über das Erzgebirge nach Böhmen dar als an den Quellen des Schwarzwassers in der Gegend von Platten. Man würde also, wenn anders eine solche Verbindungslinie im Interesse der k. österreichischen Regierung liegen sollte, die Bahn mit der Zeit ganz füglich bis Karlsbad fortführen können. Welche Vortheile eine solche Verbindung, besonders für den Fall einer dereinstigen Zoll- und Handelseinigung mit Oesterreich, dem Erzgebirge sowohl als der sächsisch-baierschen Eisenbahn und selbst Leipzig bieten müßte, bedarf wohl keiner näheren Auseinandersetzung. Es genügt hier, nur auf diese Möglichkeit hinzudeuten, ohne irgendwie das Bahnprojekt von deren eventueller Verwirklichung abhängig zu machen, welches vielmehr auch ohne solche in sich selbst seine vollkommene Berechtigung trägt.

Welche Massen von Steinkohlen, von Ziegeln, Getreide, Salz und Colonialwaaren aufwärts und von Nutzholz, Bausteinen, Dachschiefer und den verschiedensten Fabrikaten abwärts auf dieser Bahn bewegt werden würden, wird Niemandem zweifelhaft sein, der nur einige Kenntniß von den Verhältnissen jener Gegend besitzt; uns beschäftigt hier vorzugsweis nur die Frage über den Nutzen der Bahn in metallurgischer, besonders in eisenhüttenmännischer Beziehung. Setzt man die Existenz der Bahn in der vorstehend angedeuteten Weise voraus, so kann es nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, daß das Eisenhüttengewerbe und der, ihm zur Grundlage dienende, Eisensteinbergbau eines außerordentlichen Aufschwunges fähig werden müssen, sobald der Nachweis gegeben werden kann, daß wohlfeile und gute Erze in ausreichender Menge vorhanden sein werden; denn es läßt sich dann durchaus kein Grund mehr angeben, weshalb nicht eine sehr ausgedehnte Produktion zu niedrigen Erzeugungspreisen stattfinden sollte. Das Gegentheil könnte dann nur als Vorwurf auf die Werksbesitzer selbst zurückfallen!

Die Güte und Mannichfaltigkeit der obererzgebirgischen Eisensteine ist im Allgemeinen so anerkannt, daß es unnütz sein würde, Worte darüber zu verlieren; dagegen herrscht vielseitig wohl die Ansicht vor, daß es nicht möglich sei, dieselben zu billigen Preisen zu beschaffen. Diese Ansicht ist allerdings auf Erfahrung begründet, aber auf die Erfahrung von einem sehr kleinlichen und deshalb sowohl als auch in mancher anderen Beziehung nichts weniger als mustermäßigen Grubenbetriebe. Man versuche es nur, die Eisensteingruben des Obergebirges so zu betreiben, wie jetzt die größeren Freiberger Silbergruben betrieben werden, und man wird sich

bald überzeugen, um wie viel billiger als jetzt der Eisenstein geschafft werden würde. Wir halten uns, aller möglichen Zweifel und Widersprüche ungeachtet, für vollkommen berechtigt, an dieser Meinung unbedingt festzuhalten, denn die Eisensteinlagerstätten des Obergebirges sind genugsam aufgeschlossen, um über ihre Abbauverhältnisse sich ein vollständig sicheres Urtheil bilden zu können.

Ebenso grundlos als die Besorgnisse einer theueren Eisensteinförderung sind etwaige Befürchtungen, daß es bei wesentlich gesteigertem Hüttenbetriebe an Eisenstein fehlen könnte. Man darf mit Recht behaupten, daß die mächtigen Eisensteingänge des Obergebirges, mit sehr wenigen Ausnahmen, im Vergleich zu den Freiberger Silbergängen und den Schneeberger Kobaltgängen kaum aufgeschürft sind und nur eine ganz beschränkte Auffassung der geognostischen Verhältnisse, genährt vielleicht durch die gewohnten, kleinlichen Betriebszustände, könnte zu Zweifeln in dieser Hinsicht Anlaß geben.

Als eines sehr beachtenswerthen Eisensteinvorkommens im Obergebirge, welches bisher nur eine höchst unbedeutende Benutzung gefunden hat, ist der mächtigen Massen von Magneteisenstein zu gedenken, welche an manchen Punkten bekannt, an manchen anderen höchst wahrscheinlich noch aufzufinden sind. Das, diesem Mineral so gewöhnliche Imprägnirtsein mit Arsenik- und Schwefelmetallen, wenn auch nur in geringem Grade, hat eine einigermaßen ausgedehntere Verwendung desselben bis jetzt unmöglich gemacht. Wenn aber die Zersetzung solcher Verunreinigungen mit Hülfe der Wasserdampfröstung, nach der Erfindung des Staatsraths von Nordenskiöld in Finnland, so vollkommen ausführbar

sein soll, daß dadurch die unreinsten Magneteisensteine fähig werden, das beste Stabeisen zu geben, — ein Verfahren, dem die Kaiserlich russische Regierung bereits die größte Aufmerksamkeit zugewendet hat — und wenn, nach der Behauptung des vortrefflichen technischen Chemikers, Herrn Fickentscher in Zwickau, auch die Entfernung des Kupfers aus solchergestalt todtgerösteten Eisensteinen im Großen fast ohne Kosten möglich wäre, so müßte in den obergebirgischen Magneteisensteinlagern ein Schatz sich eröffnen, der um so größere Beachtung verdient, als auf ihm ein höchst wichtiger, in Sachsen völlig neuer Industriezweig in der natürlichsten, gesundesten Weise sich entwickeln könnte, der einer ganz ungemeinen Ausdehnung fähig ist.

Lassen sich nemlich die nachtheiligen Beimengungen des Magneteisensteines vollständig beseitigen, so vermag man a priori wenigstens nicht abzusehen, weshalb aus solchem beim Hohofenbetriebe mit Holzkohlen und gewöhnlicher Herdfrischerei nicht ein Stabeisen erzeugt werden sollte, welches sich für die Gußstahlbereitung ganz ebenso gut eignen würde als das scandinavische. Wäre dies aber der Fall, so würde der sächsische Stahlfabrikant in Zwickau in besserer Lage sein als der englische in Yorkshire, der mit seinem Rohmaterial von den Eisenproducenten in Schweden, Norwegen und Finnland abhängt; jedenfalls möchte der Continent nirgends eine bessere Lage darbieten, ganz besonders wenn man sich erinnert, wie die zahlreiche und, bei guter Anleitung und andauerndem Verdienst sehr tüchtige, obergebirgische Bevölkerung sich gewiß mit großer Leichtigkeit der so äußerst mannichfachen Stahlwaarenfabrikation bemächtigen würde. Um aber diese schöne Industrie zur Entwickelung zu

bringen und in ihrem Bestehen zu sichern, ist es nöthig, daß die Holzkohlen für das Stahleisen und für die feineren Drath- und Blecheisensorten reservirt bleiben können, nicht aber, wie jetzt, für Gußeisen und ordinäres Stabeisen verschwendet werden!

Auch eine dritte Gruppe von Eisenerzlagerstätten giebt es, besonders in der Gegend zwischen Schwarzenberg und Scheibenberg, welche, bisher noch äußerst wenig benutzt, durch die Eisenbahn sehr wichtig werden könnte. Es sind dies die Massen von mulmigem Brauneisenstein, dessen Gehalt allerdings wohl oft nicht viel über 20% kommt, der aber so äußerst wohlfeil zu gewinnen ist, daß derselbe bei hinreichend billigem Brennmaterial ebenso brauchbar sein müßte wie die meisten oberschlesischen Eisenerze, besonders im Gemenge mit den reichen, aber streng flüssigen Rotheisenerzen des Obergebirges.

Ist es noch nöthig, den Nachweis zu geben, daß einer sehr wesentlich gesteigerten Eisenproduktion im Obergebirge der entsprechende Absatz nicht fehlen würde? Man bedenke in dieser Hinsicht, welche enormen Massen von Eisen Belgien in sich selbst consumirt, um einen annähernden Maasstab für diese Beurtheilung zu erhalten. Selbst das, sei es bei Zwickau oder auf den obergebirgischen Werken erzeugte Roheisen würde in den vielen, täglich sich mehrenden Gießereien und Maschinenbauwerkstätten im Lande und jenseit desselben einen bedeutenden Abzug finden, sobald das Eisenbahnsystem im Innern noch mehr ausgebildet wäre, denn als Zusatz zu dem zwar sehr wohlfeilen, häufig aber auch sehr schlechten englischen Eisen würde es bei entsprechender Preisstellung jedenfalls willkommen sein.

Aber eine höchst glänzende Aussicht für den Export des obergebirgischen Eisens müßte sich eröffnen, wenn künftig, unter der oben angedeuteten Beihülfe der Bahnverlängerung nach Böhmen hinein, die Handelseinigung mit Oesterreich zu Stande käme; man würde dann eine gewerbliche Thätigkeit im Obergebirge sich entwickeln sehen, von der man bisher keine Ahnung gehabt hat. Wenn die Bahnverbindung zwischen Zwickau und Schwarzenberg auf die Erhaltung und Entwickelung der Eisenindustrie den wohlthätigsten Einfluß äußern würde, so ist doch diese letztere keinesweges die einzige Brauche der berg- und hüttenmännischen Thätigkeit, welche von diesem Communikationsmittel ein neues Leben zu erwarten hat.

Die Blaufarbenwerke würden daraus einen nicht unbedeutenden Nutzen ziehen und der Bahn, sowohl durch Waaren- als durch Steinkohlentransport, ein immerhin schon ziemlich nennenswerthes Contingent zuführen; indessen ist dieser Gegenstand doch nur von untergeordneter Bedeutung, da es sich dabei nicht um die Bewegung großer Massen handelt.

Dagegen verdienen in der letzteren Beziehung die sogenannten Kies- und Bleiwackenlager, welche an vielen Punkten der Gegend von Schwarzenberg theils früher bebaut worden sind theils noch bebaut werden, die allergrößte Aufmerksamkeit, indem hier ein Fall vorliegt, wo, lediglich in Folge bedeutend ermäßigter Transportkosten, Gegenstände, welche bisher fast werthlos waren, eine bedeutende Wichtigkeit erlangen könnten.

Bereits ist in der neueren Zeit durch die beharrlichen Bemühungen des Herrn Fickentscher ein glücklicher Anfang mit Benutzung der dortigen Schwefelkiese auf Schwefelsäure gemacht worden; dieser Industriezweig aber

wäre einer weit größeren Ausdehnung fähig, wenn durch eine bedeutende Verminderung der Transportkosten der Gestehungspreis der Kiese in Zwickau wesentlich ermäßigt und wiederum durch den, unter solchen Verhältnissen bedeutend vermehrten Kiesbedarf ein großartigerer und folglich wohlfeilerer Grubenbetrieb möglich würde. Dieser Gegenstand ist zugleich von dem wesentlichsten Einfluß auf den obergebirgischen Silber- und Kupferbergbau; denn nicht allein daß manche Schwefelkiese einen nicht ganz unbedeutenden Gehalt von diesen Metallen besitzen, sondern ihr Abbau führt auch erfahrungsmäßig, an manchen Punkten wenigstens, zu der Ausrichtung eigentlicher Silber-, Kupfer- und Bleierze. Ein anderes Bergwerksprodukt, welches wegen seines Zusammenvorkommens mit den letztgenannten Erzen ebenfalls besondere Beachtung verdient, ist die Zinkblende. Die großen Massen derselben auf manchen der obergebirgischen Lager, ganz besonders auf der Grube St. Christoph zu Breitenbrunn, könnten augenblicklich mit wesentlichem Vortheil auf Zink benutzt werden, sobald ihr Transportaufwand nach Zwickau auf ein mögliches Minimum herabgebracht würde. Der Nutzen der Bahn für den, unter solchen Verhältnissen jedenfalls bedeutend erweiterten, Betrieb der K. Antonshütte liegt auf der Hand.

Läßt sich in allen diesen Beziehungen ein sehr wesentlicher, direkter Einfluß der projectirten Bahn auf den obergebirgischen Berg- und Hüttenbetrieb nachweisen und müßte eben dieser Einfluß, wegen der großen Masse der zu transportirenden Güter auch auf die Rentabilität der Bahn selbst sehr vortheilhaft zurückwirken, so ist demnächst aber auch der indirekte Einfluß sehr hoch anzuschlagen, den das Vorhandensein der Bahn und der da-

durch belebte und erweckte Unternehmungsgeist auf den ganzen physischen und moralischen Zustand der obererzgebirgischen Bevölkerung nothwendig äußern müßte. Diese Bevölkerung besitzt ursprünglich manche, sehr schätzbare Vorzüge, namentlich ist ihr, sobald ihr Thätigkeitstrieb in einigermaßen erhöhter Weise erweckt ist, eine gewisse Gewandtheit und Leichtigkeit des Auffassens und Aneignens von Kunstfertigkeiten nicht abzusprechen; aber leider ist sie in ihrer großen Mehrheit durch das Zurückbleiben mancher heimischen Erwerbszweige hinter den Anforderungen der Zeit und, in Folge davon durch die Gewöhnung an ein unauskömmliches Lohn, so sehr herabgekommen, daß sie in ihrem jetzigen Zustande zu energischen Anstrengungen Fähigkeit und Lust verloren hat, ja selbst nicht selten einen gewissen Widerwillen gegen die Gewöhnung an eine bessere Lebensweise zeigt, gleichwie erfahrungsmäßig ein, aller kräftigen Nahrung entwöhnter, Organismus nur noch geringe Kost verträgt. Dieser lethargische Zustand einer zahlreichen Bevölkerung des Landes, über welchen selbst die Rekrutirungslisten überzeugende Nachweise geben müssen, macht eine gründliche Abhülfe im moralischen, materiellen und selbst im politischen Interesse höchst wünschenswerth. Möchte man in dieser Beziehung dem traurigen Vorurtheile entsagen, daß ein wohlfeiler Arbeitslohn, der sich nicht auf verhältnißmäßige Wohlfeilheit der ersten Lebensbedürfnisse, sondern auf einen, in den Umständen liegenden, indirekten Zwang und auf die Entwöhnung von energischer Thätigkeit gründet, ein Vorzug für die Arbeitgeber sei! Es ist dies schließlich die theuerste Arbeit, die man haben kann. Möchte man aber auch von der Begriffsverwirrung sich befreien, welche unter der romantischen Firma patriarcha-

lischer Zustände ein kräftiges, rohes Naturleben mit dem verkommenen Zustande einer zwar cultivirten, aber aus Mangel an ausreichend lohnender Arbeit zu einem vegetirenden Hinsiechen verurtheilten Bevölkerung verwechselt. Sicherlich ist es kein Gewinn für den Staat, wenn eine dichtgedrängte Gebirgsbevölkerung, die nun einmal nicht von Jagd, Fischfang oder Bodencultur leben kann, aus Mangel an Mitteln Bedürfnisse nicht kennt, deren Befriedigung den Handelsverkehr belebt; sie kennt dafür andere Bedürfnisse um so mehr, wodurch die Unhaltbarkeit der Zustände nur immer gesteigert wird. Eine gut und sicher bezahlte, durch ihre Thätigkeit geistig und körperlich entwickelte Arbeiterbevölkerung ist einer wohlwollenden und starken Regierung nie gefährlich, wohl aber ein Proletariat, welches um so leichter der Verführung ausgesetzt ist, je lockender ihm jede, auch nur mäßige Erhöhung seiner gewohnten Genüsse erscheint.

Diese Bemerkungen, welche keinesweges von der bergmännischen Bevölkerung des Obererzgebirges allein gelten, mögen vielleicht als eine übertrieben harte Anklage erscheinen; für denjenigen aber, der sie mit Unbefangenheit und Lokalkenntniß liest und dem es vor Allem um Wahrheit zu thun ist, werden sie hoffentlich nur der Ausdruck des tief gefühlten Wunsches sein, einer ursprünglich sehr achtbaren Klasse der sächsischen Bevölkerung eine gründlichere Aufhülfe zu verschaffen als auf dem Wege von Armenlotterieen und Subscriptionsbällen, die man von Zeit zu Zeit für sie veranstalten zu müssen glaubt.

Kehren wir jetzt zu dem Bahnprojekt zurück, von dessen Ausführung wir zunächst die sichere Anbahnung einer solchen gründlichen Hülfe erwarten.

In Ermangelung aller genaueren Unterlagen über die vorhandenen Terrain- und muthmaßlichen Bauverhältnisse läßt sich irgend eine bestimmtere Angabe des Herstellungsaufwandes der Bahn nicht machen. Wenn man aber bedenkt, daß die Ausführung, nach dem heutigen Standpunkte der Eisenbahntechnik, keinesweges mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft sein kann, so sollte man nach den vielfach vorliegenden Erfahrungen über in- und ausländische Bahnbaue wohl hoffen dürfen, mit einem Anlagsaufwande von circa 1⅓ Million Thaler auszukommen. Ein solches Kapital aber, selbst wenn es vielleicht um 20% höher gegriffen werden müßte, würde sicher eine gute Verzinsung finden, abgesehen von den großen Vortheilen, welche durch dessen Verwendung der sächsisch-baierschen Bahn unzweifelhaft zufließen müßten.

Möchte man daher die momentanen Opfer für einen großen Zweck nicht scheuen! Allerdings giebt es im Lande, und namentlich im Gebirge, noch andere, sehr bedeutende Interessen, welche gleicher Anstrengungen ebenso bedürftig und würdig sind. Ganz besonders ist es die, zur Vollendung des sächsischen Haupteisenbahnnetzes ganz unerläßliche Herstellung der Bahn von Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau, welche hier in Frage kommen muß und deren hohe Nützlichkeit für die Freiberger Berg- und Hütteninduſtrie an einem anderen Orte nachgewiesen worden ist (vergleiche: von Beust, über die Entwickelungsfähigkeit des Freiberger Silberbergbaues). Aber der, mindestens den vierten Theil der gesammten Staatsbevölkerung umfassende Landstrich zwischen der Zwickauer Mulde und der Weiseritz hat auch unzweifelhaft sehr gerechte Ansprüche darauf, daß man ihm diejenigen Verkehrserleichterungen gewähre, welche er für

seine zeitgemäße Entwickelung bedarf und deren Herstellungskosten voraussichtlich nicht außer Verhältniß zu dem Ertrage derselben stehen werden.

Wohl ist es schlimm, daß so sehr viel in einem kurzen Zeitraume geschehen muß, aber es wachsen auch die Kräfte mit der Ausführung. Vor zwanzig Jahren würde man denjenigen geradezu für thöricht gehalten haben, der es für möglich erklärt hätte, binnen 16 Jahren (von 1835 — 1851) eine Summe von nahezu 40 Millionen in Sachsen auf öffentliche Bauten verwenden zu können, ohne daß der Staat darüber zu Grunde ginge, und dies in einer Zeit, deren letzte 5 Jahre durch Hungersnoth, Revolution und Verkehrserschütterungen aller Art bezeichnet gewesen sind.

Wie die Sachen jetzt liegen, nachdem der Staat die Absicht ausgesprochen hat, das ganze Eisenbahnwesen in die Hand zu nehmen, handelt es sich lediglich um eine Creditfrage; Staatsschulden aber, die in der kräftigsten Belebung des inneren Verkehrs ihre Verwendung finden, können nie eine Schmälerung, vielmehr müssen sie eine Erhöhung des Credits herbeiführen, sobald nur die Verwendungen an sich wahrhaft zweckmäßig und wohl motivirt sind. Selbst auf den Zinsfuß der Staatsschuld kann die Sache nur einen sehr untergeordneten Einfluß haben, denn dieser wird im Wesentlichen durch ganz andere Verhältnisse bedingt als dadurch, daß man in Sachsen ein paar Eisenbahnen mehr oder weniger baut.

Selbst wenn, wider alles Erwarten, vorauszusehen wäre, daß die zu erbauenden Gebirgsbahnen ihre Anlagskosten nicht vollständig verzinsen könnten, würde das, den Steuerpflichtigen dadurch anzusinnende Opfer noch keineswegs von der Ausführung abschrecken dürfen, denn die

Steuerkraft des Landes müßte in einem weit höheren Verhältniß zunehmen als die Belastung des Budjets.

Der Satz, daß man vor Allem auf Ermäßigung der Steuern hinarbeiten müsse, ist überhaupt nur bedingt richtig. Ein Land kann sich bei niederen Steuern sehr schlecht und bei hohen Steuern sehr gut befinden, sofern nur die Steuervertheilung im Princip und namentlich in der Ausführung eine gerechte ist und die Steuern nicht für unnütze Zwecke verwendet werden. Grönländer und Botokuden haben gar keine Steuern, Engländer und Holländer sind damit überlegt! Gerade für die zahlreichste Volksklasse, deren Wohl man bei solchen Gelegenheiten immer im Munde führt, ist es ohne allen Vergleich wichtiger, daß sie mehr verdient als daß sie einige Groschen weniger Steuern zahlt. Aber es geht auf diesem Gebiet ebenso wie auf vielen anderen: gerade Diejenigen klagen am Lautesten über die Lasten, welche davon im Verhältniß am Wenigsten tragen.

Hat man sich in einer Zeit, wo die Ertragsverhältnisse der Eisenbahnen noch weit weniger zu übersehen waren als jetzt, in sehr richtiger Würdigung der Verhältnisse zu großen Opfern entschlossen, um den Zeitpunkt der Verknüpfung mit den Hauptlinien der Nachbarstaaten nicht zu versäumen, so möge man jetzt denselben Muth zeigen, wo es gilt, der inländischen Industrie diejenige Basis zu schaffen, auf der sie allein erfolgreich concurriren kann, denn das Ausland wartet nicht, bis wir es unserer Convenienz entsprechend finden, ihm ebenbürtig entgegenzutreten.

Druck von Friedrich Ries in Leipzig.